



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wagner, Rudolf: Koloniale Eisenbahnpolitik

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Koloniale Eisenbahnpolitik

Von Rudolf Wagner in Berlin



Es ist noch nicht allzulange her, als Leute, die mit kolonialen Eisenbahnprojekten hervortraten, überall verschlossene Türen fanden, oder wenn sie sich so leicht nicht abweisen ließen, beinahe nicht für ganz normal gehalten wurden. Den offiziellen Kolonialkreisen steckte die *Ara Caprivi* noch in den Gliedern, und niemand wagte sich an durchgreifende Maßnahmen zur Erschließung unsrer Kolonien heran. Nur sich nicht mit aussichtslosen Vorlagen blamieren, das war der Grundton unsrer Kolonialpolitik — nicht mit Unrecht, denn mit dem Reichstage war in kolonialen Dingen schlechterdings nichts anzufangen. So guckte man denn da und dort — notabene, wenn es nichts kostete —, meist mit wenig Glück, den Engländern einiges ab und war im übrigen froh, wenn man alljährlich seinen üblichen Etat bewilligt bekam, der so zaghaft wie möglich aufgestellt wurde. Aber das richtige Fluidum fehlte, das Geld, den weiten Gebieten unsrer Kolonien Leben einzuhauchen. Es fehlte an einem weitgehenden Entgegenkommen des Mutterlandes, unserm Kolonialbesitz, wenn auch unter Opfern, zu Verkehrsmitteln zu verhelfen, die geeignet waren, den privaten Unternehmungsgeist anzuregen und ihm eine gewisse Gewähr für erfolgreiche Arbeit zu bieten. Die kolonialen Kreise waren zwar keineswegs untätig, aber sie fielen von einem Extrem ins andre und konnten den goldnen Mittelweg nicht finden. Heute zu zaghaft, verlangten sie morgen zuviel.

Erst fortgesetzte Fehlschläge mußten der öffentlichen Meinung gewaltsam die Augen darüber öffnen, wieviel in unsern Kolonien auf dem Spiele steht, und daß es so nicht fortgehn konnte. Auch bei der Volksvertretung begann man unter dem Eindruck der Nackenschläge in Südwestafrika einzusehen, daß an den Mißerfolgen in den Kolonien nicht so sehr die Kolonien selbst oder die handelnden Personen schuld waren als vielmehr das ganze System, diktiert durch das geringe Entgegenkommen des Mutterlandes.

So begann denn im vorletzten Jahre im Reichstag eine noch nie dagewesene Bewilligungsfreudigkeit, die auch sonst allen Kolonialforderungen grundsätzlich ablehnend gegenüberstehende Parteien ergriffen hatte. Eine Kolonie nach der andern präsentierte ihre vernünftigerweise in bescheidenen Grenzen gehaltenen Eisenbahnwünsche — Ostafrika, Togo, Kamerun — und bekam sie beinahe schmerzlos erfüllt. Die Kolonialfreunde frohlockten und sahen im Geiste das goldne Zeitalter der Kolonialpolitik heraufziehen.

Der Rückschlag blieb nicht aus und zeigte deutlich, auf wie schwachen Füßen die Kolonialfreundlichkeit des Reichstags denn doch noch steht, wenn sie ein kräftiges Wort eines Regierungsvertreters — im Reichstag ist man an solche Töne eben noch nicht gewöhnt — umblasen konnte. Der Reichstag ist zudem sehr kritisch geworden, zu kritisch fast für unsre noch im argen liegenden kolonialen Verwaltungsverhältnisse.

Die Regierung wird gut tun, viel guten Willen in der Abstellung von Mißständen, aber ebensoviel Festigkeit in der Vertretung berechtigter Wünsche der Kolonien zu zeigen. Auch den kolonialen Kreisen des deutschen Volks ist dringend zu raten, die Politik der Sammlung einzuschlagen, sich über die bei der Erschließungsarbeit einzuschlagenden Wege nach reiflicher Überlegung zu einigen, wohlbegründete und durchdachte Pläne und Wünsche dann aber auch mit Konsequenz zu verfechten und durchzuführen. Die Volksvertretung muß mit der Zeit die Überzeugung gewinnen, daß die von der Regierung eingebrachten Kolonialvorlagen auf Grund gewissenhafter und nüchterner Beurteilung der wirklichen Bedürfnisse der Kolonien zustande gekommen und dreimal gesiebt in ihre Hände gelangt sind. Dieser Grundsatz gilt namentlich auch für die koloniale Verkehrspolitik. Von der Entwicklung des Verkehrs durch Eisenbahnen hängt die Zukunft unsrer afrikanischen Schutzgebiete ab. Andre Verkehrsmittel kommen, wie die Verhältnisse nun einmal liegen, kaum in Betracht. Größere, das ganze Jahr hindurch brauchbare Wasserstraßen gibt es in unsern Kolonien nicht; was hier und da vorhanden ist, genügt zur Not örtlichen Bedürfnissen. Es gibt zwar auch ältere Karawanenstrassen, doch scheiden diese für unsre heutige Erschließungstätigkeit aus. Sie waren im Zeitalter der Sklaven, als die Träger selbst eine am Endpunkte der Reise gewinnbringende Ware darstellten, rentabel, heute müssen die Träger verhältnismäßig hoch entlohnt werden, und so bleiben nur Produkte mit hohem Marktwerte konkurrenzfähig; die gewöhnlichen afrikanischen Massenprodukte sind auf weitere Entfernungen ausgeschlossen. Auch laufen diese alten Karawanenstrassen häufig den deutschen Interessen direkt zuwider, da sie sich nicht an die politischen Grenzen halten, die dank früherer gedankenloser Abgrenzungspolitik allzuhäufig mit den wirtschaftlichen Grenzen nicht zusammenfallen.

Also Eisenbahnen! Hier erhebt sich aber die nüchterne Frage: Was bezwecken wir mit unsern Kolonialbahnen, was können wir demnach dafür ausgeben? Sahrelang hatten die Riesenunternehmen der Engländer — die ägyptische

Sudanbahn, die Ugandabahn, die Bahnen der Kapkolonie usw. — unsern Kolonialkreisen die Sinne verwirrt. Hartnäckig verschloß man sich der Erkenntnis, daß die dort maßgebenden Verhältnisse mit den unsrigen gar nicht zu vergleichen sind. Dort ein Reich, dessen nationale Produktion mit seinem Kolonialbesitz steht und fällt, für das die vollkommene politische Beherrschung des überseeischen Besitzes eine Lebensfrage ist, das also in seine koloniale Bilanz politische Werte einstellen muß. Dort ein Kolonialbesitz mit zweifellos hohem wirtschaftlichem Werte — man denke an die Gold- und die Diamantenproduktion Transvaals, die hochentwickelte, zum Teil uralte landwirtschaftliche Produktion der Kapkolonie, Natal's und Ägyptens. Man vergesse nicht, daß die Ugandabahn erst in zweiter Linie wirtschaftlichen Motiven ihr Dasein verdankt.

Es mag unserm nationalen Selbstgefühl schmerzlich sein, aber wir müssen uns eingestehn, daß der englische Maßstab bei der Erschließung unsrer Kolonien nicht angelegt werden darf. Abgesehen von den ideellen Motiven bei Erwerbung unsers Kolonialbesitzes, dem deutschen Volke das navigare necesse est zu illustrieren und unserm Seehandel ein moralisches Rückgrat zu geben, verfolgen wir in unserm Kolonialbesitz nur rein wirtschaftliche Interessen. Er soll unsrer überschüssigen Volkskraft, unserm Kapital innerhalb der deutschen Grenzpfähle ein Arbeitsfeld und eine Existenzmöglichkeit bieten, er soll einen Teil der heimischen Produktion in sich aufnehmen und uns mit der Zeit mit seinen Produkten bis zu einem gewissen Grade vom Ausland unabhängig machen. Aber unsre Kolonien sind kein unentbehrlicher, nicht einmal ein bedeutender Teil der heimischen Volkswirtschaft, von ihrem Vorhandensein hängt die Existenz des Deutschen Reiches nicht ab, wie dies im Gegensatz dazu bei England im Verhältnis zu seinen Kolonien der Fall ist. Dies ist der Sinn unsrer Kolonialpolitik, und danach sind die Kolonien im Rahmen unsrer heimischen Wirtschaft zu behandeln.

Hiernach muß auch die koloniale Eisenbahnpolitik beurteilt werden. Für jedes Kolonialgebiet, sei es nun aus wirtschaftlichen oder aus politischen Motiven erworben, spielen die Verkehrswege die Hauptrolle. Ohne sie ist eine Nutzbarmachung der schlummernden Produktionskräfte, sie mögen so reich sein, wie sie wollen, unmöglich. Die in einem Lande ruhenden Naturschätze sind für dieses nur in dem Grade von Wert, als sie rasch und billig dem Markt zugeführt werden können. Je hochwertiger die vorhandnen Produkte allerdings sind, desto höhere Werte lassen sich in den Verkehrsmitteln anlegen. Der Bau von Eisenbahnen in den Tropen kann nur da in Betracht kommen, wo es sich aus politischen Gründen darum handelt, ein schnelles und zuverlässiges Verkehrsmittel zu schaffen, oder wo das zu erschließende Gebiet wirtschaftlich so hochwertig ist, daß sich das verhältnismäßig teure Mittel des Eisenbahnbaus rechtfertigen läßt. In allen Teilen Afrikas sind in den letzten fünfzehn Jahren so viele Kolonialbahnen gebaut worden, daß ein reiches grundlegendes Material für die wirtschaftliche und technische Beurteilung der

einzelnen Projekte gewonnen werden konnte. Es würde zu weit führen, hier auf die Einzelheiten (Baukosten, Spurweite usw.) näher einzugehen. Es mag deshalb auf das bekannte Buch von Hans Meyer*) verwiesen werden, worin das gewonnene Material in übersichtlicher und zuverlässiger Weise verarbeitet ist.

Ein Punkt muß hier erwähnt werden, der in den deutschen Kolonien eine große Rolle spielt: die Länge der Kolonialbahnen, deren Rentabilitätsgrenze. Die Wirklichkeit zeigt, daß bei 75 vom Hundert aller Kolonialbahnen die Länge weniger als 400 Kilometer beträgt, bei 25 vom Hundert 400 bis 700 Kilometer, nur bei zwei Bahnen mehr als 900 Kilometer. Diese letzten zwei sind aus vorwiegend politischen Motiven gebaut worden: die Uganda-bahn und die ägyptische Sudanbahn. Dies ist nicht etwa Zufall, sondern in zwingenden wirtschaftlichen Tatsachen begründet. Hans Meyer gibt dazu in seinem Buche ein lehrreiches Rechenexempel. Wenn man die für Afrika vorwiegend als Massenausfuhrprodukte in Betracht kommenden Ölfrüchte (Erdnüsse, Palmkerne usw.) als Transportgegenstände und Hamburg als Einfuhrplatz annimmt, so ergibt sich bei 500¹/₂ Kilometern Bahnlänge folgende Rechnung: Einkaufspreis beim eingebornen Händler 150 Mark, dazu Bahnfracht für 500 Kilometer zu 10 Pfennig für die Tonne (durchschnittlicher Minimal-satz der afrikanischen Bahnen), also 50¹/₂ Mark, ferner 30 bis 40 Mark Schiffsfracht, endlich Spesen für Umladung, Lagerung, Versicherung usw. Selbstkostenpreis für den Importeur also rund 280 Mark. Der Marktwert beträgt für die Tonne in Hamburg aber durchschnittlich nur 260 Mark.

Aus dem Vorhandensein solcher billigen Massenprodukte allein läßt sich eine Kolonialbahn also höchstens für eine Länge von 300 bis 400 Kilometern rechtfertigen. Die Rentabilitätsgrenze erweitert sich natürlich bei reichlichem Vorhandensein hochwertiger Produkte wie Kautschuk, Mineralien, Elfenbein und dergleichen. Immerhin bedarf es aber der peinlichsten und vorsichtigsten Kalkulation, ehe man über die genannte Grenze hinausgeht. Große Überlandbahnen können aber überhaupt nur in Frage kommen, wenn sie auf ihrer ganzen Länge entwicklungsfähige Gebiete durchziehen und an ihrem Endpunkt hochwertige Produkte in reichlicher Menge vorfinden — es sei denn, daß man (wie England) für politische Zwecke baut und in der Lage ist, alljährlich eine gewisse Summe à fonds perdu abzuschreiben.

Für den Bau der Eisenbahnen in unsern deutschen Schutzgebieten waren und sind nur rein wirtschaftliche Gründe maßgebend, wir müssen uns also an die schon skizzierten Grundsätze halten. Eine Ausnahme läßt sich in Südwestafrika machen, wo eine Eisenbahn nach Windhof existiert, die zunächst rein strategischen Zwecken dienen sollte, und wo wir im Begriff sind, eine zweite Bahn dieser Art zu bauen (Lüderitzbucht—Keetmanshoop). Für Süd-

*) Professor Dr. Hans Meyer, Die Eisenbahnen im tropischen Afrika, eine kolonialwirtschaftliche Studie. Leipzig, Dunder & Humblot, 1902.

westafrika läßt sich eine solche Ausnahme um so mehr rechtfertigen, weil das Gebiet immer mehr mit Europäern besiedelt werden soll, denen die notwendige politische Sicherheit unbedingt gewährleistet werden muß. Auch die wirtschaftliche Rechtfertigung wird wohl nicht ausbleiben, wenn erst die Ausbeutung der dort vorhandenen reichen Mineralschätze und eine lebhaftere Besiedlungstätigkeit im Gange sind.

Die sich im Bau oder in Vorbereitung befindenden Bahnlinien in Togo und in Kamerun werden zweifellos ihren Zweck erfüllen, denn beide erschließen entwicklungsfähige, von einer intelligenten, betriebsamen Bevölkerung bewohnte Gebiete. Beide finden auf ihrem Wege Produkte, die einen höhern Marktwert haben als die gewöhnlichen Früchte, und ihr Weiterbau ins tiefere Innere, bei der Kamerunbahn bis Adamaoua, ist empfehlenswert. Bei Kamerun müßte damit allerdings die handelspolitische Abschließung nach der englischen Venuë-Niger-Wasserstraße Voraussetzung sein.

Ein noch ungelöstes Problem ist die Bahnfrage in Ostafrika. Zwar haben wir seit Jahren die Usambarabahn und die im vorletzten Jahre bewilligte Stichbahn von Darëssalam nach Morogoro in den Uugurubergen. Aber damit sind die Hauptausichten Deutschostafrikas noch nicht ausgenützt. Sie liegen im reichen zentralafrikanischen Seengebiet. Dieses durch eine Eisenbahn mit der Küste zu verbinden, ist die dringlichste und wichtigste Aufgabe unsrer Kolonialpolitik. Da treten aber die gewaltige Entfernung und die schon erwähnte Rentabilitätsgrenze störend dazwischen. Zwar könnte die sich jetzt im Bau befindende Bahn bis Kilossa weitergeführt werden, aber hier hat sie nach menschlicher Berechnung ihre Rentabilitätsgrenze erreicht. Was dahinter liegt, ist zu einem großen Teil entwicklungsunfähiges Land, in dem eine Bahn umsonst arbeitet. Ausblicksvoll wäre vielleicht eine „Nordbahn“ nach dem Viktoriassee gewesen, wenn uns nicht die Engländer mit ihrer Ugandabahn, die ebenfalls am Viktoriassee endet, zuvorgekommen wären. Denn die Gebiete, die diese Bahn (die verlängerte Usambarabahn) zu durchqueren hätte, sind zum Teil sehr aussichtsvoll, und die hohe Entwicklungsstufe, auf der die Landschaften am Viktoriassee stehen, würde der Bahn ausreichende Beschäftigung gewährleisten — wenn die Ugandabahn nicht wäre. Die bekannten frühern Fehlschläge der Usambarabahn, die schließlich die Übernahme der Bahn durch das Reich notwendig machten, besagen hierbei heute nichts, denn sie waren eigentlich nur durch unsre damalige Unerfahrenheit in technischen wie in wirtschaftlichen Dingen verursacht. Es erscheint aber nicht empfehlenswert, dem Reichstage, bei dem die Kolonialfreundlichkeit, wie wir jüngst bedauerlicherweise erfahren mußten, noch auf sehr schwachen Beinen steht, das immerhin unsichere Experiment einer Konkurrenz mit der Ugandabahn zuzumuten, es wäre dies entschieden eine verkehrte Politik.

Das Projekt der Usambarabahn war ursprünglich schon in der Form einer Eisenbahn nach dem Viktoriassee gedacht, dieses Projekt unterlag aber — leider, möchten wir heute sagen — gegenüber dem einer großen „Zentralbahn“ von

Daresalam nach Ubdjidi am Tanganjikasee (also der Verlängerung der heutigen Daresalam-Morogorobahn über Kilossa, Tabora nach Ubdjidi). Diese „Zentralbahn“ hätte Deutschostafrika ausgerechnet an der breitesten Stelle durchquert, wäre 1400 Kilometer lang geworden und hätte mindestens 120 Millionen Mark gekostet. Dabei hätte sie, wie schon erwähnt, auf einem namhaften Teil ihrer Strecke entwicklungsunfähige Gebiete angetroffen, wäre also notorisch unrentabel geworden. Heute kann man sagen, daß uns durch das Zentralbahnprojekt, das jahrelang von seinen Anhängern mit einer Zähigkeit, die einer bessern Sache würdig war, festgehalten und der Regierung förmlich aufgezwungen wurde, Jahre nutzlos verloren gegangen sind. Schließlich sorgte der Reichstag für Ernüchterung.

Nun wandte sich das Interesse der von den bedeutendsten Gegnern der Zentralbahn, Schweinfurth, Hans Meyer, Herfurth u. a. warm empfohlenen „Südbahn“ von Kilwa nach dem Nyassasee zu. Mit diesem Projekt ist in der Tat eine Bahnlinie gefunden worden, die in idealer Weise die für Ostafrika hochwichtige Verbindung zwischen der Küste und dem Seengebiet herstellt und dabei relative Kürze mit der Erschließung und der notwendigen politischen Sicherung aussichtsvoller Gebiete in ihrem ganzen Verlauf verbindet. Die Südbahn würde rund 670 Kilometer lang werden und schätzungsweise 60 Millionen Mark kosten (gegen 1400 Kilometer und 120 Millionen Mark bei der Zentralbahn!). Ursprünglich hatte man beabsichtigt, die Trasse dicht an der portugiesischen Grenze entlang durch das Rowumatal zu führen, um so die benachbarten Teile des portugiesischen Gebiets mit in den Verkehr der Bahn zu ziehen und die etwas südlich davon auf portugiesischem Gebiete geplante Konkurrenzbahn, die etwa 100 Kilometer länger wäre, von vornherein auszuschalten. Es erschien aber dann doch zweckmäßiger, die Bahn vorwiegend dem deutschen Gebiete zugute kommen zu lassen, und so entschied man sich für die vom vorjährigen Aufstand unliebsam bekannte Linie Kilwa-Liwale-Songea-Wiedhafen, die inzwischen auf Veranlassung des Kolonialwirtschaftlichen Komitees von Paul Fuchs wirtschaftlich und von der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft (der Erbauerin der Daresalam-Morogorobahn) technisch erkundet worden ist. Wenn man die Vorzüge dieser Bahn richtig verstehen will, ist es nötig, einen Blick auf die Verkehrsverhältnisse des Seengebiets zu werfen. Der Handel dieses Gebiets geht in der Hauptsache nach zwei Seiten, in der nördlichen Hälfte über den Viktoriassee nach der Ugandabahn, in der südlichen Hälfte vom Nyassasee aus über den Schire-Sambesi-Wasserweg. Bei der notorischen Billigkeit des Wassertransports scheint es auf den ersten Blick, als ob die Südbahn gegen den Schire-Sambesi-Wasserweg nicht aufkommen könnte. Dem kann gegenübergestellt werden, daß dieser Wasserweg wegen der durch Stromschnellen und dergleichen verursachten Umladungen ein sehr mangelhaftes und teures Verkehrsmittel ist. Der Frachtsatz von Chinde an der Mündung des Sambesi über den Schire nach dem Nordende des Nyassa

beträgt für die Tonne 260 Mark. Auf der Südbahn würde er nach der Berechnung von Hans Meyer von Kilwa bis Wiedhafen (60 Millionen Baukosten für etwa 700 Kilometer und einen Frachtsatz von 10 Pfennig für den Tonnenkilometer zugrunde gelegt) nur etwa 70 Mark betragen. Noch günstiger stellt sich das Verhältnis im Personenverkehr, besonders wenn man die Reise von Europa aus in Berechnung zieht. Jetzt braucht man von Southampton über Kapstadt-Durban-Chinde-Sambesi-Schire nach Wiedhafen mindestens 50 Tage, nach Bau der Südbahn über Neapel-Kilwa höchstens 25 bis 30 Tage. Zudem wird die Reise etwa 400 Mark billiger.*) Diese Angaben dürften genügen, unzweifelhaft darzutun, daß nach dem Bau der Südbahn der gesamte wertvolle Verkehr des Nyassa- und des südlichen Tanganjitagebiets vom Schire-Sambesi auf die Südbahn übergehen und dieser unbedingte Rentabilität sichern würde. Die einsichtsvollen Kolonialkreise werden gut daran tun, ihre Bemühungen zur baldigen Verwirklichung dieses Projekts zu vereinigen. Gile tut not, denn wenn uns die portugiesische Bahn zuvorkommt, so wäre zum mindesten ein jahrelanger schwerer Konkurrenzkampf nötig, bis es der Südbahn gelingen würde, die etwa 100 Kilometer längere Konkurrenzbahn aus dem Sattel zu heben. Einen Teil des Nyassaverkehrs würde diese der Südbahn auch dann noch wegnehmen. Wenn wir aber zuvorkommen, so wird vermutlich das portugiesische Projekt aufgegeben werden.

Ungeachtet dieses günstigen Prognostikons der „Südbahn“ spukt wieder einmal das Zentralbahnprojekt. Nach dem Bericht über die letzten Verhandlungen des Kolonialwirtschaftlichen Komitees sollen demnächst zwei Expeditionen zur „Erkundung für den Eisenbahnbau im mittlern Deutschostafrika“, also der „Zentralbahn“, und zur Erkundung der „Nordbahn“ hinausgehen. Der Kolonialrat hat bei seiner kürzlichen Sitzung dieses Vorhaben gebilligt, und die Deutsche Kolonialzeitung hat sich in folgedessen in einer der letzten Nummern veranlaßt gesehen, auf den Busch zu klopfen. In Verbindung damit wurde die Idee eines groß angelegten Eisenbahnplanes für die Kolonien entwickelt, die auch in einem bei der neulichen Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft eingebrachten Antrage zum Ausdruck kam. Und zwar sollte die Idee in der Weise durchgeführt werden, daß den Kolonien eine große Anleihe von mehreren hundert Millionen ermöglicht wird. Damit sollen die Konzessionen der Eisenbahngesellschaften ausgeschaltet werden und deren Gewinn den Kolonien selbst zugute kommen.

Diese Idee ist an sich sehr schön, aber nicht durchführbar und außerdem unpraktisch. Denn erstens haben unsre Kolonien — von Togo abgesehen — noch nicht den hierzu nötigen Grad von wirtschaftlicher Selbständigkeit erreicht und nicht die Einnahmen, daß sie die Zinsen für so hohe Anleihen bezahlen könnten.

*) Näheres über diese Konkurrenzverhältnisse findet man bei Hans Meyer und in der Kolonialen Zeitschrift, Jahrgang III.

Zweitens können sich wohl die kolonialen Kreise auf einen bestimmten Plan einigen (was sogar sehr wünschenswert wäre), aber für den Reichstag ist der Plan unverbindlich, und dieser wird sich auch nie in Vausch und Bogen auf einen solchen mehrere hundert Millionen für die Kolonien allein repräsentierenden Plan festlegen lassen, das ist dem mit den parlamentarischen Verhältnissen Vertrauten unzweifelhaft. Die Regierung wird immer das nehmen, was sie bekommen kann. Drittens ist es unpraktisch, Eisenbahnen in noch unentwickelten Kolonien durch diese selbst bauen und verwalten zu lassen. Von Seiten einer bürokratischen Eisenbahnverwaltung wird in der Regel nichts für die Entwicklung der Kolonie geschehen, während eine kaufmännisch organisierte Privatgesellschaft durch die ihr erteilte Landkonzession selbst an der Hebung des Verkehrs interessiert ist, schon weil die kleine Zinsgarantie allein kein ausreichendes Äquivalent für das übernommene Risiko ist. Voraussetzung ist, daß die mit Eisenbahnkonzessionen verbundenen Landkonzessionen unter scharf abgegrenzten Verpflichtungen erteilt werden, die eine Mitarbeit der Eisenbahngesellschaft an der Erschließungstätigkeit gewährleisten und die Herausbildung irgendwelcher Monopole verhindern. Von einschneidender Bedeutung ist meines Erachtens bei der Finanzierung die Bemessung der Anteile. Nichts ist besser geeignet, die Volkstümmlichkeit der kolonialen Bestrebungen zu fördern, als die Möglichkeit für den kleinen Mann, sich an guten Kolonialunternehmungen, die bis jetzt noch Dominium der Finanzkreise sind, zu beteiligen und so bis zu einem gewissen Grade aktiv mitzuarbeiten. Bis zu hundert Mark sind wir ja schon bei unsern neusten Kolonialbahnen heruntergegangen, wir sollten aber den englischen Pfundshares noch näher kommen. Wenn wir diesen Modus zunächst bei den mit Zinsgarantie von Seiten des Reichs ausgestatteten Eisenbahnunternehmungen einführen, so brauchen wir auch keine Besorgnis um die „Spargrofschen des Volkes“ zu hegen. Die aussichtsvolle „Südbahn“ wäre eine günstige Gelegenheit, damit einen Anfang zu machen. Die Verträge über den Eisenbahnbetrieb müssen selbstverständlich Vorschriften, die die Tarifpolitik regeln, enthalten. Die Beibehaltung dieses Modus scheint uns für Ostafrika und Kamerun am empfehlenswertesten.

Obiger Vorschlag ist nach meiner Ansicht schon aus dem Grunde zu verwerfen, weil er zu wenig dem praktischen Leben gerecht wird und nach parlamentarischen Begriffen in das Gebiet der uferlosen Kolonialpolitik gehört. Wir würden damit in absehbarer Zeit beim Reichstag nicht durchdringen und uns durch seine Verfechtung der Gefahr aussetzen, wieder wie mit der Zentralbahn in nutzlosem Kampfe Jahre zu verlieren. Durch ein mißglücktes Eisenbahnunternehmen — und diese Gefahr liegt bei der Zentralbahn mit ihren 120 Millionen Mark Kosten vor! — würden wir den Kredit unsrer Kolonien bei der öffentlichen Meinung dauernd untergraben.

bleiben wir deshalb bei der nun einmal als unzweifelhaft aussichtsvoll erkannten „Südbahn“, bleiben wir bei dem kaum erst gewählten System: Eisenbahnkonzessionsgesellschaften.

Mit ewigem Hin- und Herpendeln von einem Projekt zum andern, mit beständigen Systemwechslern erwecken wir bei der Öffentlichkeit und beim Reichstage nur den Eindruck, als ob die koloniale Bahnfrage überhaupt noch nicht spruchreif wäre — zum Schaden unsrer Kolonien. Wenn die kolonialen Kreise nicht wissen, was sie wollen, so können sie dem Reichstage seine Sprödigkeit nicht verübeln. Discite moniti!



Aus Prinz Kraft zu Hohenlohes Erinnerungen



Die Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe = Angelfingen: Aus meinem Leben (Berlin, E. S. Mittler u. Sohn) gehören auch in ihrem vor kurzem (1906) erschienenen dritten Teile (Die Kriege 1864 und 1866 — Friedenszeit bis 1870, mit einem Titelbilde und vier Skizzen im Text) zu den interessantesten und lebensvollsten Beiträgen zur Geschichte der Neugestaltung Deutschlands. Lag das Interesse des zweiten Teils (vgl. Grenzboten 1905, II, 569 f. 629 f.) in den persönlichen Verhältnissen Hohenlohes zu zwei Königen und in dem Bilde, das er von ihnen auf Grund dieser Beziehungen entwirft, so betrat er 1864, dem Hauptquartier des Feldmarschalls Wrangel in Schleswig als Berichterstatter für den König beigegeben, zum erstenmal einen Kriegsschauplatz, und obwohl er noch vor dem Düppelsturme (18. April) wieder abberufen wurde (5. April), hatte er doch genügend Gelegenheit, Beobachtungen zu machen und Erfahrungen zu sammeln. Scharf tritt dabei das seltsam wirkende Charakterbild des alten Wrangel hervor, aber auch die höchst sympathische Gestalt des Kronprinzen, der dem Feldmarschall als Beirat gegeben wurde und später die Oberleitung der bisher nichts weniger als musterhaften Operationen tatsächlich übernahm, und schon damals erkannte Hohenlohe die Nachteile der „Stoßtaktik“, die die Österreicher den Franzosen 1859 abgesehen hatten. Heimgekehrt wurde er im Juni 1864 zum Obersten des Gardesfeldartillerieregiments ernannt. Als solcher hatte er, als mit Ende März 1866 die Kriegsbereitschaft, zu Anfang Mai die Mobilisierung angeordnet wurde, alle die umfangreichen und mannigfaltigen Geschäfte, die dazu gehören, eine Truppe „mobil“, kriegsfertig zu machen, wie Einziehung der Rekruten und der Reserven, Ankauf der Pferde u. dgl. zu leiten, dabei aber auch die stolze Genugtuung, am 12. Mai dem König sein ganzes mobiles Regiment, 96 Geschütze mit etwa 2400 Pferden in Parade und im Exerzitium vorzuführen, und zwar mit dem Bewußtsein, daß es darauf ankomme, dem Monarchen, der soeben vor den schwersten Entschlüssen stand, unbedingtes Vertrauen zu seiner Armee einzufußeln, und das gelang vollständig. Beim Ausmarsch wurde das Regiment aufgelöst und in einzelnen Abteilungen an die beiden Gardedivisionen